

地域公共交通に関する計画制度について

国土交通省

総合政策局地域交通課

令和元年9月9日

- 国土交通大臣等が策定する基本方針に基づき、地方公共団体が地域の関係者の協議を踏まえて「地域公共交通網形成計画」を策定(マスタープラン)
- 「地域公共交通網形成計画」に、「地域公共交通再編事業」等の「特定事業」を記載し、実施計画(「地域公共交通再編実施計画」等)について国の認定を受けた場合には、法律の特例措置等で支援。

基本方針 (国土交通大臣・総務大臣が策定)

- 地域公共交通の活性化及び再生の意義・目標
- 地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項 等

地域公共交通網形成計画 (地方公共団体が策定)

- 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- 区域・目標・計画期間
- 実施事業・実施主体
- 計画の達成状況の評価 等

協議会を開催し策定
(地方公共団体・交通事業者・
道路管理者・利用者・学識者等
から構成)



地域公共交通特定事業

(必要に応じて地域公共交通網形成計画に事業実施を記載できる)

軌道運送高度化事業
(LRTの整備)
(事業者)

道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(事業者)

海上運送高度化事業
(海上運送サービス改善)
(事業者)

鉄道事業再構築事業
(鉄道の上下分離等)
(事業者)

地域公共交通再編事業
(公共交通ネットワークの再構築)
(事業者)

鉄道再生事業
(廃止届出がなされた鉄道の維持)
(事業者)

軌道運送高度化実施計画
(事業者)

道路運送高度化実施計画
(事業者)

海上運送高度化実施計画
(事業者)

鉄道事業再構築実施計画
(地方公共団体・事業者)

地域公共交通再編実施計画
(地方公共団体)

鉄道再生実施計画
(地方公共団体・事業者)

国土交通大臣が認定

国土交通大臣に届出

法律の特例措置等により計画の実現を後押し

- 「地域公共交通網形成計画」はマスタープラン。
- 「地域公共交通再編実施計画」は、網形成計画に基づき、
 - ・路線の再編に伴う各路線の運行計画を具体的に記載したもの。
 - ・認定に当たっては、国土交通大臣は、基本方針との整合性(利便性及び効率性の向上等)等を審査。

地域公共交通網形成計画



地域公共交通再編実施計画



<記載事項>

(法§27の2②、施行規則§33)

- 実施区域
- 事業の内容・実施主体
- 実施予定期間
- 事業実施に必要な資金の額・調達方法
- 事業の効果等

同意

特定旅客運送事業者等

大臣認定

- 「地域公共交通網形成計画」は、地域戦略との一体性の確保、多様な輸送サービスの活用、地域の多様な関係者との協働などの「ツール」として各地域で活用が進んでいる。

網形成計画の効果的な活用

①地域戦略との一体性の確保
(まちづくり、医療・福祉、観光等との連携)

②モード間連携や
多様な輸送サービスの活用
(地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ)

③地域の多様な関係者の協働

④交通圏全体を見据えた
広域的な連携

⑤データによる状況把握、
効果的な目標設定・検証

持続可能な地域の交通ネットワークの実現

① 地域戦略との一体性の確保（熊本県熊本市）

- 政令市である熊本市では、立地適正化計画において、公共交通利用圏への居住や都市機能の誘導を図るとともに、網形成計画において、中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸の機能を強化し、その周辺への居住誘導を図ることとし、両計画の整合を図って取組を進めることとしている。

熊本市立地適正化計画(平成28年4月1日公表)

- ① 都市機能誘導区域における都市機能の維持・確保
- ② 居住誘導区域における人口密度の維持
- ③ 公共交通ネットワークの充実

○都市機能の維持・確保や居住の誘導による公共交通の維持・確保

- ・ 都市機能誘導区域(地域拠点等)に都市機能を維持・確保し、居住誘導区域(利便性の高い公共交通軸沿線)に居住を誘導することにより、市民の生活利便性を維持するとともに、公共交通の利用者を確保



○都市機能誘導区域の考え方

- ・ 中心市街地及び15箇所の地域拠点を対象に設定。地域拠点とは、日常生活において多くの人が集まる場所であり、交通の要衝となる鉄軌道駅やバス停から一定の範囲内を設定。

○居住誘導区域の考え方

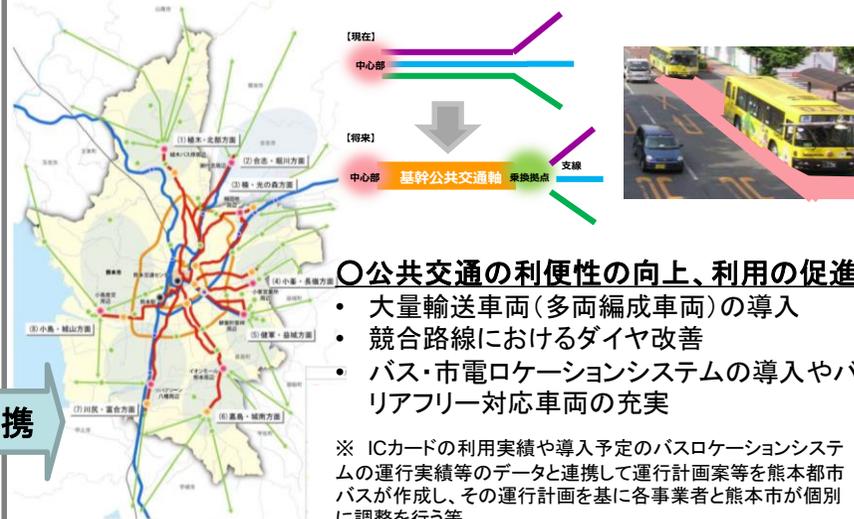
- ・ 中心市街地や地域拠点などの都市機能誘導区域と利便性の高い公共交通軸沿線を設定。

熊本地域公共交通網形成計画(平成28年3月31日作成)

中心市街地と地域拠点を結ぶ基幹公共交通軸を機能強化し、公共交通サービス水準の維持に努めることにより、基幹軸への居住誘導を図る。また、基幹軸と共に一体的に機能するバス網、これらのネットワークに有機的に接続するコミュニティ交通による地域公共交通網の形成を図る。

○公共交通ネットワークの再編による効率性の向上

- ・ 路線バスについて、利用状況に応じた幹線・支線化などの再編や効率的な運行体制の構築(*)により、定時性や速達性、効率性を向上させるほか、地域の実情や特性に応じた公共交通の構築を図る。



連携

②モード間連携や多様な輸送サービスの活用(茨城県常陸太田市)

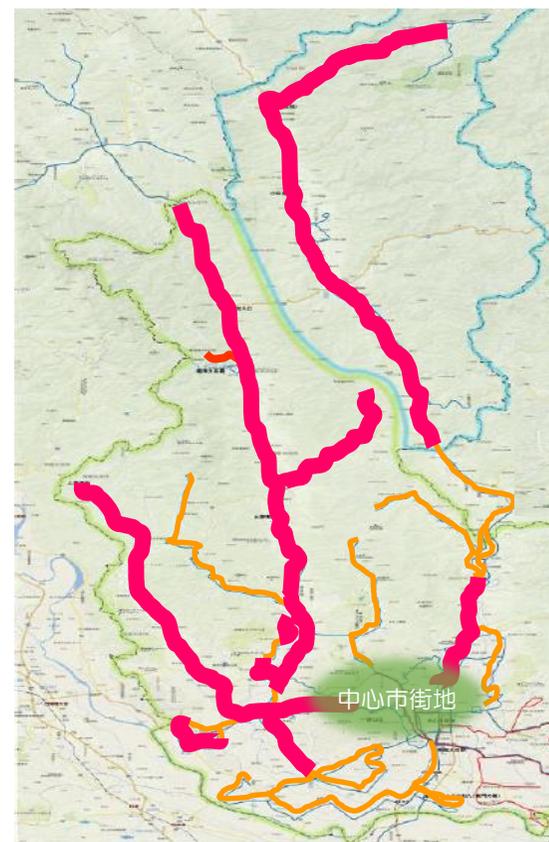
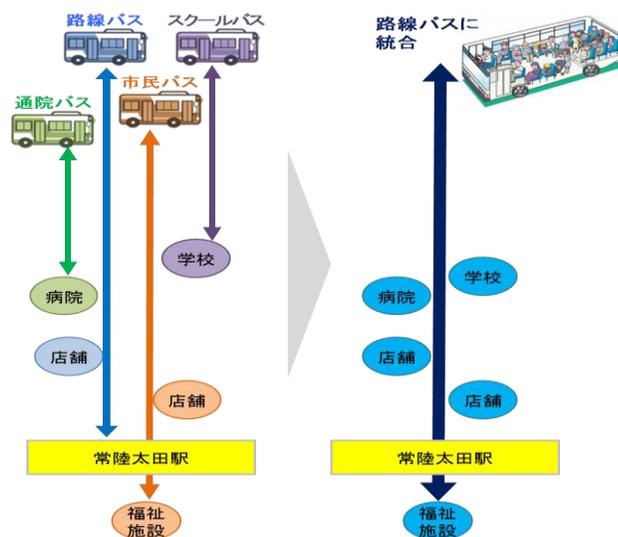
- 網形成計画において、路線バス、コミュニティバス、無料通院バス、スクールバス等の輸送サービスの重複という課題を明らかにした上で、路線バスへの統合と分かりやすい運賃・ダイヤへの見直しにつなげている。

背景・課題

- ✓ 路線バス、コミュニティバス（市民バス）、無料通院バス、スクールバスが同じ路線を重複して運行
- ✓ 運行日（週1～7日）、ダイヤ・本数、運賃体系（距離制、200円均一、無料）の棲み分けがなされておらず、非効率な運行

対応策

- ◆ 路線バス以外のバスを廃止し、路線バスに統合
- ◆ 運行日を毎日（平日）とし、ダイヤ・本数も調整
- ◆ 運賃体系も分かりやすい3段階制に変更（200円、300円、500円）



- 路線バス・市民バス・みどり号が重複していた路線
- 路線バス・市民バスが重複していた路線

③地域の多様な関係者の協働(岐阜県岐阜市)

■ 網形成計画において、地域住民が主体となって運行計画の見直しや継続的な利用促進活動を行うとともに、市が収支状況等を継続的にチェックすることにより、持続可能なコミュニティバスの運行を目指している。

■ コミュニティバスを支える市民協働の仕組み



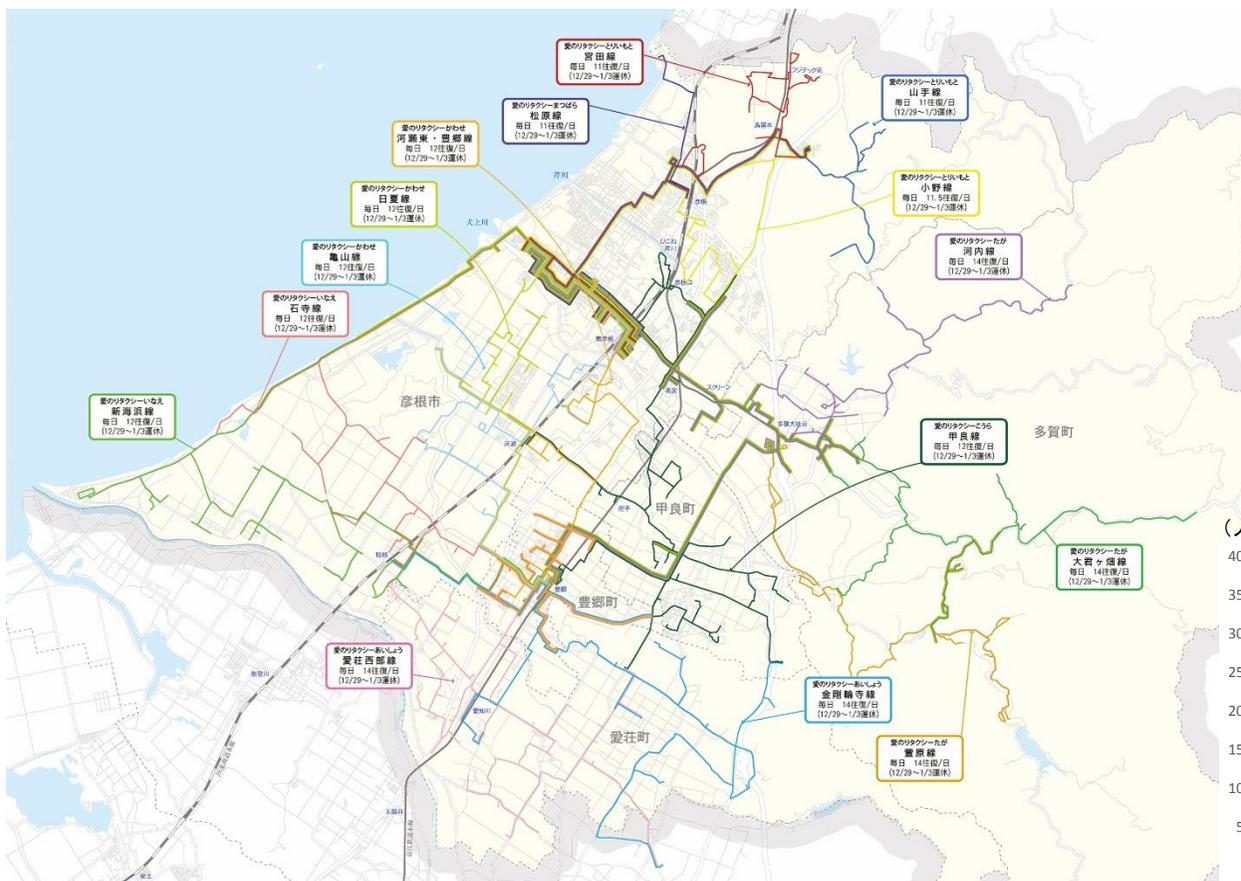
■ 持続可能なコミュニティバスシステムと地域コミュニティの活性化



※当該計画における記載を基に、国土交通省において作成

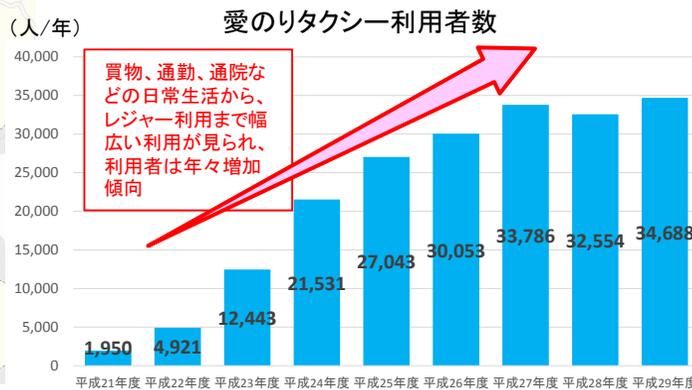
- 網形成計画において、一部の市町が別々に運営していた予約型乗り合いタクシーを、圏域全体で運行するように見直すこととしている。

【湖東定住自立圏：滋賀県彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町】



委託事業者	近江タクシー(株)
運行便数・時間	・12便/日(往復)・路線 ・概ね7:00~20:00
利用運賃	・400円、800円の2段階制※
補助の財源	地域内フィーダー系統 確保維持費国庫補助金

※委託事業者にメーター運賃と利用運賃の差額を補助



⑤ データによる状況把握、効果的な目標設定・検証(数値目標の設定例)

- 網形成計画において目標を設定する際、公共交通利用者数、利用者満足度等、公共交通そのものの利用状況に着目した目標に加え、**公的負担に関する目標や、公共交通の利便性の向上による他の政策分野への貢献を明確にした目標を設定する例もみられる。**

公的負担に関する数値目標の設定例

作成主体	指標	現状	目標
青森県五所川原市	公共交通等の維持に関する行政負担額	299,000千円 (H27)	現状維持(H34)
茨城県つくば市	市の公共交通維持に係る年間負担額	332,000千円 (H26)	310,000千円 (H32)
北海道千歳市	路線バスの維持に要する市負担額	18,509千円 (H27)	現状維持(H32)
愛知県新城市	コミュニティバスへの市負担額	111,809千円 (H27)	現状維持(H33)
青森県下北地域 (むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	住民1人あたりの財政負担額	6,424円／人 (H27)	6,400円／人 (H36)
茨城県大子町	利用者1人あたりの町負担額	650円／人 (H27)	650円／人(H32)

まちづくりと連携した目標の設定例(岐阜市)

まちなかの賑わい

中心市街地のバス降車人数

- **目的**
 - ・ 郊外部から中心部への公共交通アクセシビリティの向上や、都心型コミュニティバスなどを推進することで、「**中心市街地にバスで訪れる人々が増える**」ことを評価します。
- **指標の算定方法**
 - ・ 中心市街地内の全バスの10時～20時までの降車人数
※現状値：11,058人(平成24年10月16日(火)(晴))
 - ・ 路線バス、コミュニティバス
：10,648人(交通ICカード(アユカ)データ)
 - ・ 柳バス：410人(降車実績データ)
- **将来目標値の設定方法**
 - ・ 中心市街地内の交通ICカードを利用した全バスの降車人員は、路線バス、コミュニティバス、柳バス合わせて11,058人です。
 - ・ 2期岐阜市中心市街地活性化基本計画では、「賑わい創出」の目標値として、柳ヶ瀬周辺地区の歩行者通行量を約6%増やすことを目標に掲げています。
 - ・ バスで中心市街地を訪れる人についても、同じ6%の増加を見込み、将来目標値11,720人と設定します。



都市機能の集約

幹線バス路線沿線の住宅着工件数

- **目的**
 - ・ 幹線バス路線のBRT導入により、速達性や定時性が確保された公共交通軸として、「**沿線に新たな居住が促進される**」ことを評価
- **指標の算定方法**
 - ・ N(長良)系統における、中心市街地を除く幹線バス路線の沿線地域(金華、長良、長良西の3連合会)での専用住宅・共同住宅の建築確認件数
※現状値：116件(平成23年度実績値)
- **将来目標値の設定方法**
 - ・ BRT導入を回る幹線バス路線沿線地域(金華、長良、長良西)の建築確認件数は、平成15年を境に急速に減少しましたが、平成17年以降は再び増加傾向を示しています。
 - ・ 平成17年以降の推移が平成32年度まで続くこと仮定した場合、幹線バス路線沿線の住宅着工件数は約121件となります。
 - ・ そのため、幹線バス路線沿線における住宅着工件数が121件を上回ることを目標に設定します。



地域公共交通再編事業について

■ 地域公共交通再編事業は、地域公共交通を再編するための事業であって、地方公共団体の支援を受けつつ行う、以下の事業をいう。

- ① 特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更
- ② 他の種類の旅客運送事業への転換
- ③ 自家用有償運送による代替
- ④ ①～③の再編事業と併せて行う運行計画の改善、共通乗車船券の発行、乗降場の改善等の措置

第1号 特定旅客運送事業に係る路線・運行系統・航路又は営業区域の編成の変更

《事業例》

- ・ バス路線の幹線と支線の分割
- ・ 市街地中心部のバス路線の集約化
- ・ 中心市街地を回遊できるバスの新設 など



第2号 他の種類の旅客運送事業への転換

《事業例》

- ・ 旅客鉄道から路線バス（一般乗合旅客自動車運送事業）へ転換
- ・ 路線バス・コミュニティバスから一般タクシー（一般乗用旅客自動車運送事業）へ転換
- ・ 旅客船（定期航路事業）から海上タクシー（不定期航路事業）へ転換 など



第3号 自家用有償運送による代替

《事業例》

- ・ 路線バスを廃止し、自家用有償旅客運送により代替 など



第4号 第1号～第3号の再編事業と併せて行う運行計画の改善、共通乗車船券の発行、乗降場の改善等の措置

《事業例》

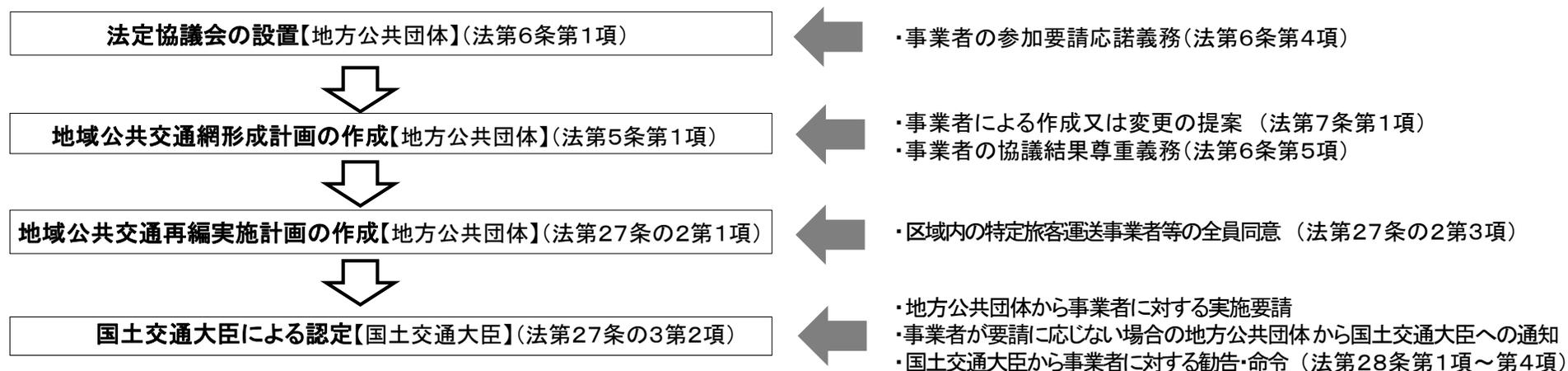
- ・ 異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善
- ・ 共通乗車船券の発行
- ・ 乗継割引運賃の設定、交通結節施設における乗降場の改善、旅客の乗継ぎに関する分かりやすい情報提供、ICカードの導入
- ・ その他の地域公共交通の利用を円滑化するための措置を行う事業（ゾーン運賃の導入やバスの方面別カラーリングなど）

＜定義＞（法第2条第11号）

地域公共交通再編事業 **地域公共交通を再編するための事業**であって、**地方公共団体の支援を受けつつ**、特定旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。以下同じ。）に係る路線若しくは航路又は営業区域の編成の変更、他の種類の旅客運送事業（旅客鉄道事業、旅客軌道事業、一般乗合旅客自動車運送事業、道路運送法による一般乗用旅客自動車運送事業及び国内一般旅客定期航路事業をいう。第二十七条の二第三項において同じ。）への転換、自家用有償旅客運送（同法第七十八条第二号に規定する自家用有償旅客運送をいう。以下同じ。）による代替、異なる公共交通事業者等間の旅客の乗継ぎを円滑に行うための運行計画の改善、共通乗車船券（二以上の運送事業者（第二号イからハまで及びホに掲げる者をいう。以下この号において同じ。）が期間、区間その他の条件を定めて共同で発行する証票であって、その証票を提示することにより、当該条件の範囲内で、当該各運送事業者の運送サービスの提供を受けることができるものをいう。第二十七条の八第一項において同じ。）の発行その他の**国土交通省令で定めるものを行う事業**をいう。

「地域公共交通再編実施計画」の手続き

- 区域内の乗合バス事業者等の同意を得て、「地域公共交通再編実施計画」を作成。
- 国土交通大臣による認定を受けた場合には、交通事業者は、計画期間中、サービス水準を維持することが義務付けられる。
 - ⇒ 地方公共団体は、再編事業が実施されていないと認めるときは、実施を要請し、それに応じないときは、国土交通大臣に通知することができる。
 - ⇒ 通知があった場合、国土交通大臣は、事業者に対し実施の勧告・命令を行うことができる



- 再編実施計画の区域内において新規参入の申請があった場合、国土交通大臣は「再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうか」を審査した上で、道路運送法上の事業許可等について判断。

<新規参入の申請があった場合(道路運送法の特例)>

道路運送法上の事業許可等の基準(輸送の安全性、事業計画の遂行上の適切性、事業者の適確な遂行能力)に加え、「再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがないかどうか」を審査【国土交通大臣】(法第27条の6第4項)

「おそれ」なし

「おそれ」あり

道路運送法上の事業許可等【国土交通大臣】
(道路運送法第4条第1項・第15条第1項)

道路運送法上の不許可等【国土交通大臣】
(道路運送法第4条第1項・第15条第1項)

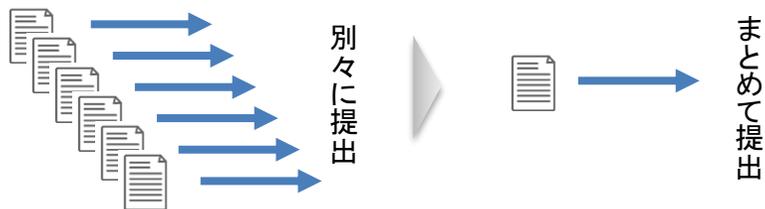
<新規参入後>

事業の実施方法の変更命令(再編実施計画の維持が困難となるため、公衆の利便が著しく阻害されることとなるおそれがあると認めるとき)【国土交通大臣】(法第27条の6第5項)

- 地域公共交通再編実施計画の認定を受けた場合には、手続きのワンストップ化などの特例を受けることが可能。（法第27条の4～第28条）

手続きのワンストップ化

地域公共交通再編実施計画と各運送事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなくなります。



少量貨物の特例

旅客の運送に付随して、少量の貨物を運送することができます。（※自家用有償旅客運送のみ）



※乗合バス・タクシーは既に可能（道路運送法 § 82）

【その他】

運賃・料金に係る審査が不要

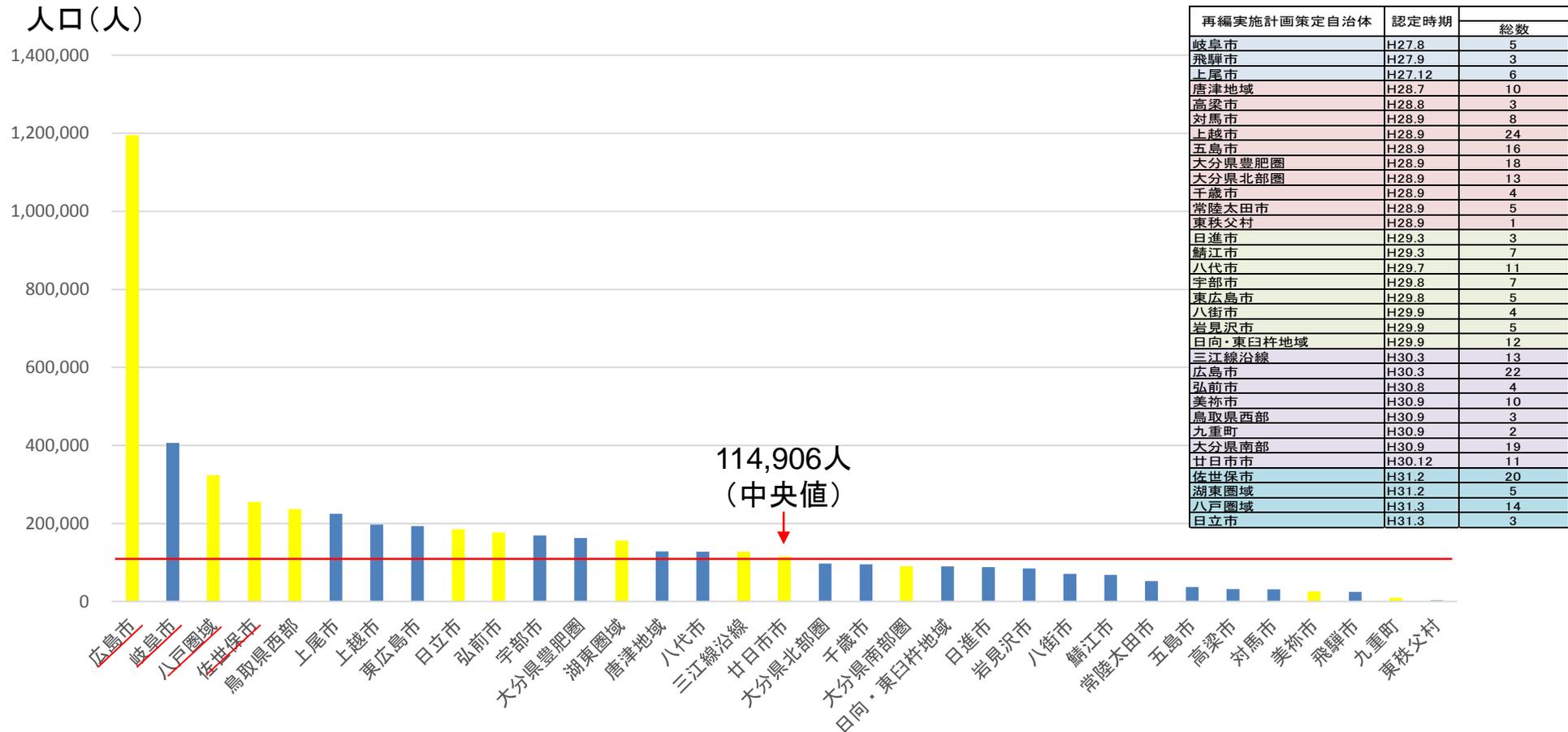
住民その他の関係者の合意の上で一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金が記載されている場合には、国の審査を受けることが不要となります。

（※協議会が道路運送法上の地域公共交通会議の構成員を含んでいる場合）

再編実施計画と自治体の規模

- 令和元年6月末時点で33件の再編実施計画が、国の認定を受けている。
- 特に、平成30年以降は、人口規模の大きい自治体(政令指定都市、中核市)での再編実施計画認定が増えている。

<参考:再編実施計画区域内の同意が必要な事業者数>



※黄色は、平成30年以降の認定計画
 ※赤字下線は、政令市又は中核市を含む
 ※平成27年国勢調査より総合政策局作成

多様な再編のあり方

- 従来の再編実施計画の多くは、周辺部への長大な路線の分割や乗換によるもの。
- 近年、中心市街地への乗り入れ制限(中心市街地の減便と路線分割・乗換)や、中心市街地の減便を伴う等間隔運行やゾーン制運賃の導入等と周辺部の路線のサービス水準の確保による再編の取組も見られるように。

①周辺部への長大路線分割・乗換	②中心市街地への乗り入れ制限 (中心市街地の減便 +路線分割・乗換)	③中心市街地の減便等を伴う等間隔運行、ゾーン制運賃の導入等 +周辺部の路線のサービス水準の確保
<p>(例) 再編実施計画: 鳥取県西部、大分県南部圏 ほか多数</p>	<p>(例) 再編実施計画: 広島市</p>	<p>(例) 再編実施計画: 八戸圏域、佐世保市</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="1259 1253 1605 1372" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>各社バラバラの非効率な運行を、等間隔運行の実現により利便性向上を図る</p> </div> <div data-bbox="1618 1253 1949 1372" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>各社バラバラの運賃体系を、ゾーン制運賃の実現により利便性向上を図る</p> </div> </div>

■ 観光拠点を中心にバス路線を見直し、長大な運行距離の縮減を図り、ネットワークを再構築。

【作成主体・区域】 東秩父村

【実施予定期間】 平成28年度～令和2年度

【主な事業内容】

○村のまちづくりと協調した地域公共交通体系の確立

小さな拠点でもある観光拠点「和紙の里」の活性化策とあわせて、おでかけの促進を図る



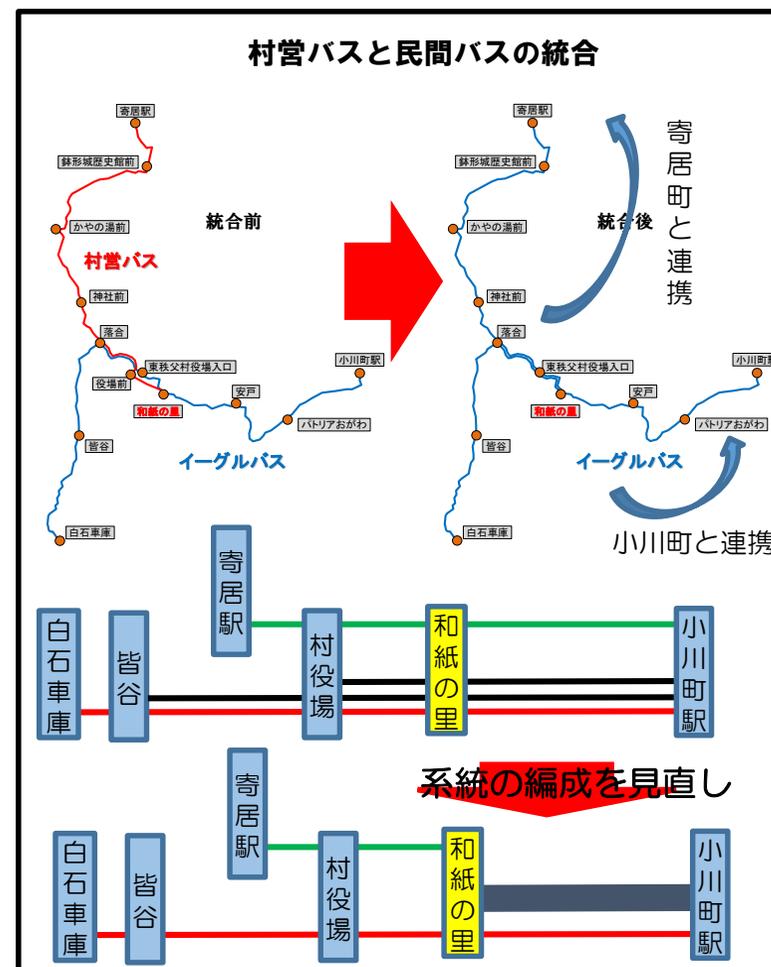
○観光拠点をハブとした交通ネットワークの再構築

和紙の里を拠点にバス路線を再構築することで、長大な運行ルートであった系統などを廃止するとともに、利用実態に応じた運行回数の適正化を行うことで、効率的な運行を実現。



収支率の改善

※道路から離れた集落に居住する住民に対しては、デマンド交通の導入を検討。(網形成計画)



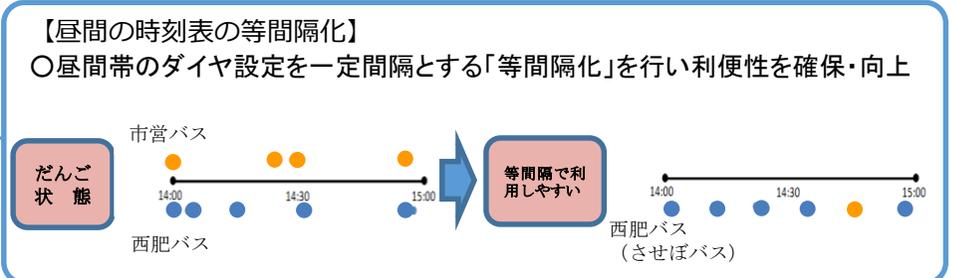
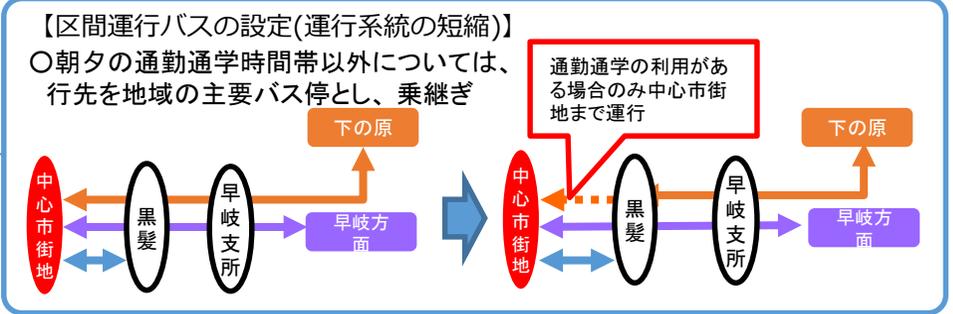
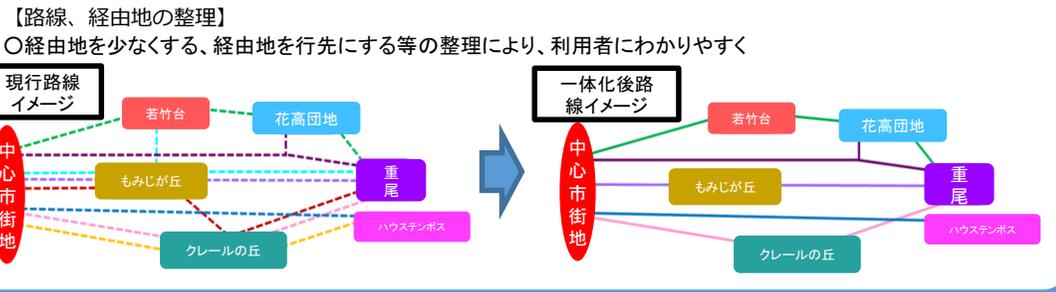
地域公共交通再編実施計画の具体例（佐世保市）

■ 都心部で等間隔運行や減便等で利便性向上と過密運行の解消。周辺部でサービス水準を設定。

【作成主体】佐世保市【区域】佐世保市全域（離島を除く）
 【実施予定期間】平成31年3月～令和4年2月



【交通不便地区対策】
 ○需要の少ないエリアにおいては、区域運行型のデマンドタクシーへの転換を実施（黒髪地区）
 ○比較的需要の多い不便地区対策においては、定時定路線の乗合タクシーを新たに導入（日宇地区）



【バス運行本数の適正化】 ※佐世保市全体
 ○需給バランスを踏まえ運行本数・ダイヤを設定。中心市街地付近の起終点を佐世保駅・松浦町にまとめ、重複を排除。

区間本数	前	後	減少率
競合区間	6,636本	4,813本	27.5%
非競合区間	2,340本	1,928本	17.6%

- その他の利便性向上策
 ①事業者共通の定期券の設定 ②低床バスの導入促進 ③全国共通ICカードの導入 ④佐世保駅前のバス停の整理(事業者別であったものを方面別に)

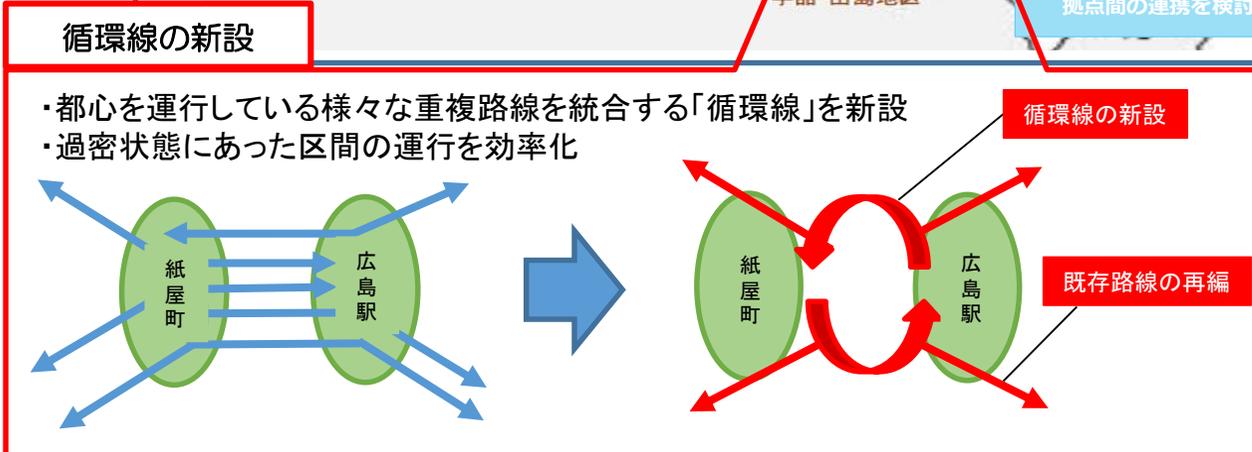
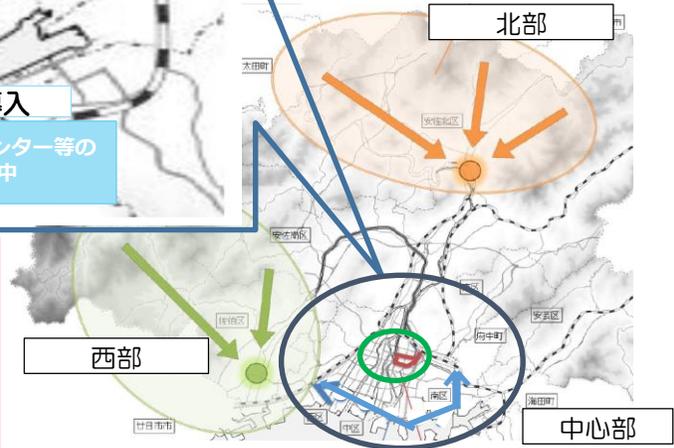
地域公共交通再編実施計画の具体例(広島市)

- 都心を運行している重複路線を統合する「循環線」を新設し、都心部のバスの過密運行の解消を図る。
- 併せて路線が集中していた既存のバス系統を合理化することで収支を改善。

【作成主体】広島市 【区域】中区全域、南区一部、西区一部 【実施予定期間】平成30年度～令和2年度



<参考>
西部・北部についても交通拠点でのフィーダー化を予定



- **都心部における等間隔運行や減便などで採算性と利便性を両立を図る。**
- **あわせて、周辺部の路線のサービス水準の維持について、再編実施計画に記載。**

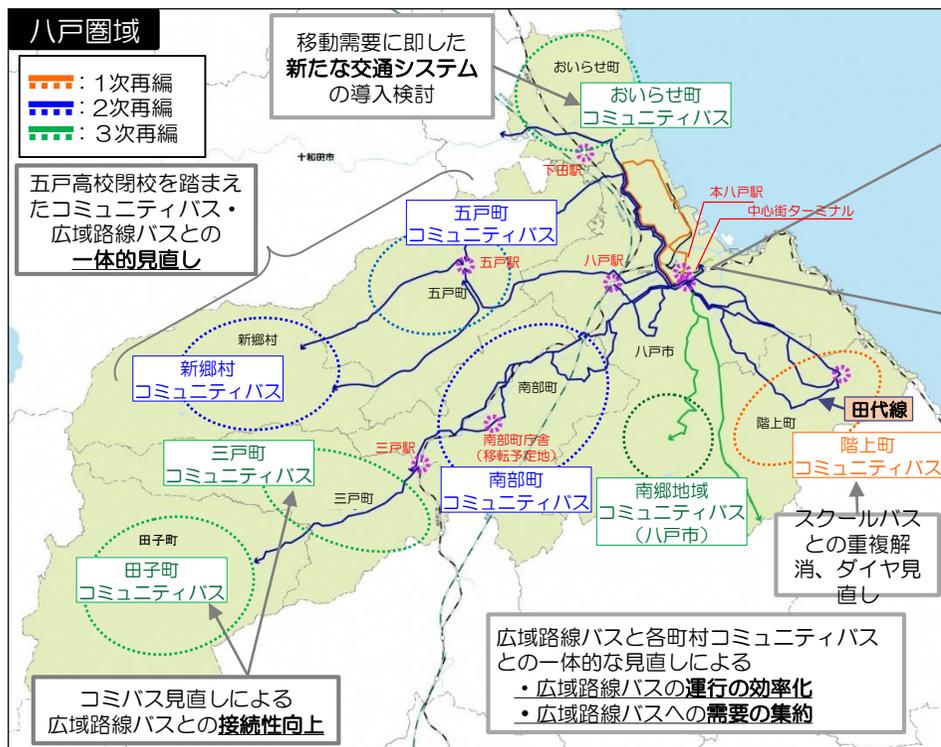
＜中心部＞ 八戸駅線（岩手県北自動車：八戸駅～中心街ターミナル 等）
 43.6回/日（再編前）→36.8回/日（1次再編後）、収入61,700千円/年（全て運送収入）、支出59,700千円/年

＜周辺部＞ 是川団地・新井田線（岩手県北自動車：是川団地～イオン田向店 等）
 17.0回/日（再編前）→8.0回/日（1次再編後）、収入15,500千円/年（全て運送収入）、支出17,000千円/年

田代線（北日本中央観光バス：田代地区～階上中学校、階上町中心部）
 3.6回/日（再編前）→3.2回/日（1次再編後）、収入7,700千円/年（運送収入：200千円、運行委託費：7,500千円）、支出7,600千円/年

【作成主体・区域】 八戸市・三戸町・五戸町・田子町・南部町・階上町・新郷村・おいらせ町

【実施予定期間】 2019年4月1日～2023年3月31日（5年間） ※2次再編：2020年4月/3次再編：2021年4月以降を予定



地域の移動を担う交通手段

	運送主体	ドライバー	車両	対価
旅客自動車 運送事業 (許可)	バス・タクシー 事業者	2種免許 運行管理者の選任 乗務管理・健康管理	事業用自動車(緑) 整備管理者の選任 車検1年毎	適正原価・ 適正利潤の 範囲
自家用有償 旅客運送 (登録)	市町村、 非営利団体等	1種免許+講習 責任者の選任 点呼	自家用自動車(白) 責任者の選任 車検2年毎	実費の範囲内 (下記費用のほか、 人件費・事務所経費等を 含む)
許可・登録不要	団体、 個人	1種免許	自家用自動車(白) 車検2年毎	ガソリン代・道路通行料・ 駐車場料金の範囲内 +任意の謝礼 (通達「道路運送法における 許可又は登録を要しない運 送の態様について」)

概要

□ 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、市町村、NPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。

種類

住民等のための「自家用有償旅客運送」
 （市町村運営有償運送（交通空白）、公共交通空白地有償運送）

実施団体数：
 市町村運営有償運送（440団体）
 公共交通空白地有償運送（116団体）
 （※平成30年3月31日時点）



身体障害者等のための「自家用有償旅客運送」
 （市町村運営有償運送（福祉）、福祉有償運送）

実施団体数：
 市町村運営有償運送（112団体）
 福祉有償運送（2466団体）
 （※平成30年3月31日時点）



※平成27年4月より、事務権限（登録、指導・監督）の市町村長等への移譲（手上げ方式）を開始。
 平成30年4月1日現在、事務・権限の移譲先として19自治体（8県、11市区町村）を指定済み。

登録等

登録要件

- ① バス、タクシーによることが困難、かつ、
- ② 地域住民の生活に必要な輸送であることについて、地域の関係者（※）が合意
※地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合
- ③ 必要な安全体制の確保

有効期間

2年（重大事故を起こしていない場合等は3年）

指導・監督

上記③について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

○「モビリティについての検討項目」(金丸恭文議員 提出資料) (抜粋)

1. 自家用有償旅客運送についての論点

(1) 交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設

- 交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備すべき。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。

(2) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化すべき。

(3) 交通空白地の明確化

- 生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定すべき。

(4) 広域的な取組の促進

- 地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合は、手続きを簡素化すべき。

2. タクシーの相乗り導入についての論点

- 限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に、導入を行う。このため、道路運送法上の通達等の整備を図る。

(注)アプリによりマッチング、乗車距離(オンデマンドなルート選定)に応じた割り勘料金(事前確定)とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

○「モビリティに関する国土交通省の取組」(石井国土交通大臣 提出資料) (抜粋)

(モビリティの維持・確保に向けた取組 ※昨年11月の「経済政策の方向性に関する中間整理」を踏まえ検討中のもの)

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

<課題>

- 移動実態を踏まえたネットワーク形成が必要。
- 観光客への二次交通の対応も必要。

<目指すべき姿>

- 住民の生活交通+観光客の二次交通に対応。
- 周辺自治体との連携。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用し、より安全・安心な移動を提供。
- 円滑な合意形成。

<施策の方向性>

- 観光客も輸送対象として位置付け。
- 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

タクシーの相乗り導入

<課題>

- 利用しやすいタクシーの運賃・サービスの導入が必要。
- 空いた座席の活用やルート最適化などタクシー事業の生産性向上が必要。

<目指すべき姿>

- 配車アプリを活用し、相乗りによる割安な運賃やキャッシュレス化等により利用しやすい運賃・サービスを提供。
- 全国のタクシー事業者を対象とする。

<施策の方向性>

- 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。

○安倍内閣総理大臣 発言 (抜粋)

本日は最初に、モビリティ、地域での移動手段について議論を行いました。地方を中心に、交通手段の自動車依存が高い中で、ドライバーの人手不足が深刻化しています。モビリティは、Society5.0のうちで、重要な柱であり、自家用車を用いて提供する有償での旅客の運送については、利用者の視点に立ち、現在の制度を利用しやすくするための見直しが必要です。

タクシー事業者と連携を図ることは、自治体にとって負担の軽減となり、利用者にとっても、安全・安心なサービスが受けられるため、双方にメリットがあります。

このため、タクシー事業者が委託を受ける、あるいは実施主体に参画する場合について、手続きを容易化する法制度の整備を図ります。この運送は地域住民だけでなく、外国人観光客4,000万人時代も見据え、観光客も対象とします。

また、タクシー事業については、ITの活用も含めて、相乗りの導入により、利用者が低廉な料金で移動することを可能とします。

国土交通大臣は茂木大臣と協力して、今年の夏、取りまとめる成長戦略の実行計画に向けて、具体的な検討を進めていただきたいと思います。

第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

(2) 対応の方向性

① 自家用有償旅客運送

(交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設)

市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

(観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化)

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことができない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

(交通空白地の明確化)

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

(広域的な取組の促進)

地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置付けた場合は、手続を簡素化する。

※ 成長戦略実行計画(令和元年6月21日閣議決定)の関係箇所を国土交通省自動車局において抜粋。

独占禁止法に係る検討の経緯

- 安倍総理を議長とする未来投資会議において、昨年秋より、地域の基盤となる地方銀行、バス等の事業について、これら企業に対する競争政策の見直しに向けた議論が行われた。

H30 未来投資戦略2018(6月15日閣議決定)

地域における人口減少等による需要減少や、グローバル競争の激化等、経済・社会構造そのものが大きく変化する中、**地域にとって不可欠な基盤的サービスの確保**、地域等での企業の経営力の強化、公正かつ自由な競争環境の確保、一般利用者の利益の向上等を図る観点から、**競争の在り方について、政府全体として検討を進め、本年度中に結論を得る。**

⇒金融だけでなく、**地域のバス事業者等も念頭に記載**



第19回未来投資会議(10/5)
増田寛也委員ご発言
「**バス会社が典型である**と思うが、地方交通、それから地銀、こういったものは独占禁止法との関係が問われてくる。」

H30.11.6 第21回未来投資会議

- ・日本経済再生総合事務局より論点の提示

・地銀等の地域金融
 ・地方を支える中小企業
 ・**地域の乗合バス事業者**

「**地方基盤企業**」として、**独禁法適用のあり方を見直し**

総理からの総括コメント

- 地方銀行や乗合バス等は、地域住民に不可欠なサービスを提供しており、サービスの維持は国民的課題
- 地方銀行や乗合バス等が経営統合等を検討する場合に、それを可能とする制度を作るか、または予測可能性をもって判断できるよう、透明なルールを整備することを検討したい。
- 専門家を含めてしっかりと検討を行い、本会議に報告いただき、結論をR1年夏までに決定する実行計画に盛り込んでいく。

- 専門家による地方施策協議会を未来投資会議の下に設置し、検討。
- 本年夏に結論を閣議決定予定。

荒木 泰臣 全国町村会長（熊本県嘉島町長）
 上田 清司 全国知事会会長（埼玉県知事）
 大橋 弘 東京大学大学院経済学研究科教授
 川合 弘造 西村あさひ法律事務所弁護士
 曾我 孝之 中屋商事株式会社代表取締役社長

武田 邦宣 大阪大学大学院法学研究科教授
 立谷 秀清 全国市長会長（福島県相馬市長）
 中西 宏明 日本経済団体連合会長
 増田 寛也 東京大学公共政策大学院客員教授

※上記委員に加え、必要に応じ、未来投資会議の構成員が議論に参加。

共同経営を構成する事業者の行為類型

- 乗合バス等の交通事業者間で運賃・料金（運賃プールを含む。）、運行回数及び運行系統を制限する調整等については、原則として、独禁法上のカルテル規制に抵触すると公正取引委員会より指摘されてきた。

運賃・料金の制限（運賃プールを含む）

- 各事業者の運賃収入を一旦集約（プール）した上で運行回数、運行距離等の一定のルールに応じて再配分する「運賃プール」を含め、事業者間での運賃・料金の調整は、独禁法のカルテル規制の対象となる。

【運賃プールのイメージ】

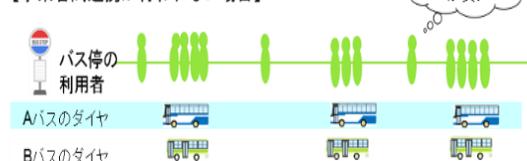


運行回数、運行系統の制限

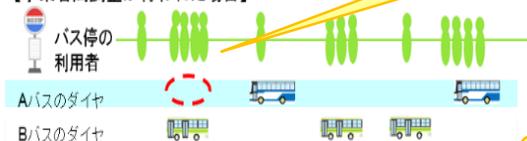
- 便数・路線の減少・固定化を招くような事業者間での運行回数（ダイヤ）、運行系統（路線）の調整や、路線・市場（エリア）を分割する調整については、独禁法のカルテル規制の対象となる。

【便数減のイメージ】

【事業者間連携が行われない場合】

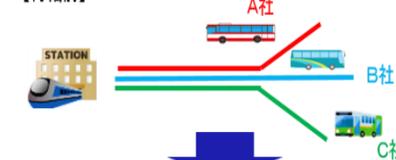


【事業者間調整が行われた場合】

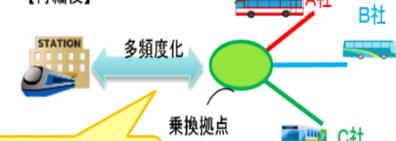


【路線減のイメージ】

【再編前】

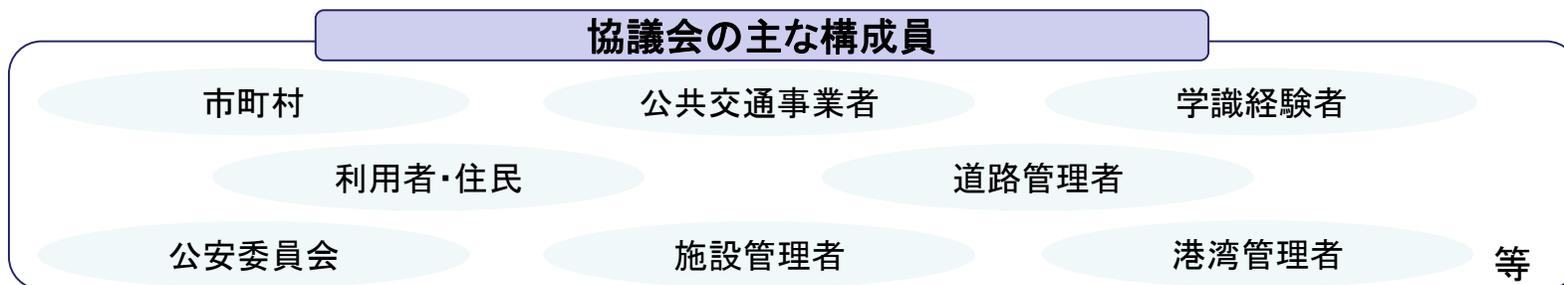


【再編後】



効率化等による路線減

- 交通事業者、利用者・住民等の地域の関係者を構成員とする活性化再生法の法定協議会であっても、個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定等について、交通事業者間で協議することは独占禁止法に抵触するおそれがあるとされており、地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議することが必要となる。



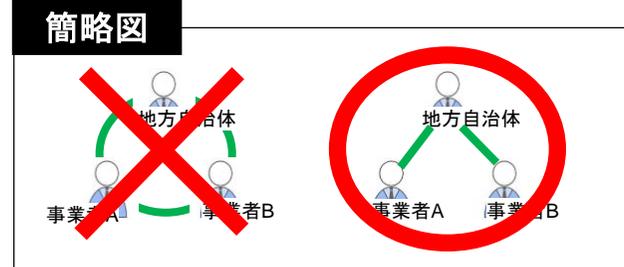
H26年の法改正時に公正取引委員会から次の指摘あり。

- 個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等（運賃等）の設定等について、法定協議会で事業者間で**協議**することは、**独占禁止法に抵触するおそれ**がある。

上記の指摘を受け、法定協議会の運用に関し、法の手引きにおいて独禁法に留意し、協議形式の記載を追加

「地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き」

- 協議会において事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、**独占禁止法に抵触しないよう留意**。
- このため、事業者の個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等の設定について協議する場合には、**地方公共団体が個々の事業者との間で個別に協議することが必要**。



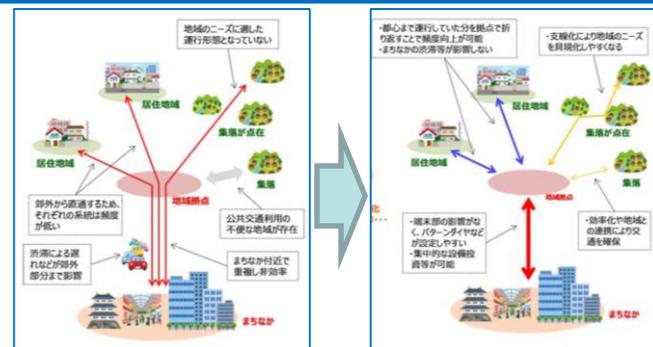
複数の交通事業者が存在し、具体的なサービス内容を計画に定める場合には、手引きに基づく迂遠な協議形式によることとなり、協議、計画策定に多大な時間を要するとともに、関係者の手続きの負担等が生じている。

事業者が地域住民に提供するサービスの例

- 効率的かつ持続的な公共交通ネットワークを実現するためには、「定額制乗り放題運賃、乗継ぎ無料運賃」、「等間隔運行、パターンダイヤ」、「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」等の取組が特に有効であるが、独占禁止法のカルテル規制に抵触するおそれがあることから、円滑かつ柔軟に行うことが困難であった。

ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編

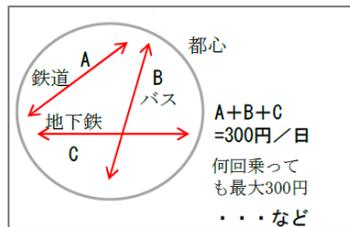
- 周辺地域から発し、中心部で集中する路線について、幹線・支線を明確にし、幹線部については多頻度化、支線部については車両の小型化・デマンド化等とするネットワーク再編など。
- 需要に合わせた供給や利便性の高い運行が可能となり、効率的かつ持続的な交通ネットワークの実現に寄与。



▲「ハブ・アンド・スポーク型のネットワーク再編」のイメージ（和歌山市網形成計画より）

定額制乗り放題運賃、乗継ぎ無料運賃

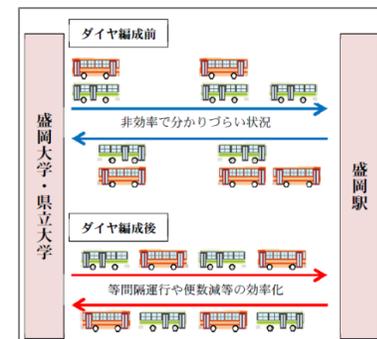
- 一定エリア内の複数路線を定額で乗り放題とする運賃制（定額制乗り放題運賃）や、他路線に乗り継いでも初乗り料金がかからない運賃制（乗継ぎ無料運賃）など。
- 多頻度利用者の負担軽減や、利用者にわかりやすく運賃設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「定額制乗り放題運賃」のイメージ（神戸市網形成計画より）

等間隔運行、パターンダイヤ

- 複数路線のダイヤを調整して、等間隔で運行することや、ダイヤをパターン化（10分、15分サイクル等）することなど。
- 平均待ち時間の短縮や、利用者にわかりやすく利用しやすいダイヤ設定が可能となり、事業の改善・交通ネットワーク全体の維持に寄与。



▲「等間隔運行」のイメージ（滝沢市網形成計画より）

- こうしたことを踏まえ、6月21日に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、乗合バス事業者をはじめとする公共交通事業者が行う共同経営等について、独占禁止法の適用を除外するための特例措置を設けるため、2020年の通常国会に特例法の提出を図ることが明記された。

○成長戦略実行計画（令和元年6月21日閣議決定）（抜粋）

①乗合バス（及び乗合バスと競合する地域交通機関）

（略）（地域公共交通活性化再生法の）協議会等の枠組みに基づく、乗合バス事業者の路線、運行間隔、運賃等についての共同経営等の独占禁止法の適用除外を図り、事業者や地域にとって明確な枠組みを整備する必要がある。

具体的には、

- (a) バス事業者等の中で運賃プールなど共同経営等を認めることにより、低需要地区をはじめバスネットワークを維持すること、
- (b) このため、低需要地区をはじめバスネットワークのサービス維持を共同経営等の認可の条件とし、認可後に条件が満たされない場合、共同経営等の認可取消し等を可能とすること、
- (c) 関係事業者側にとって、これらのルールの予見可能性が確保されていること、が必要である。

（略）その上で、対象とすべき区域、地域全体の利便性維持・向上の計画、確保すべきサービス内容の目標を複数の事業者間で設定することにより、多様な地域の実情に応じて、地域住民の利便性が確保される制度とする。

⇒次期通常国会で特例法提出へ